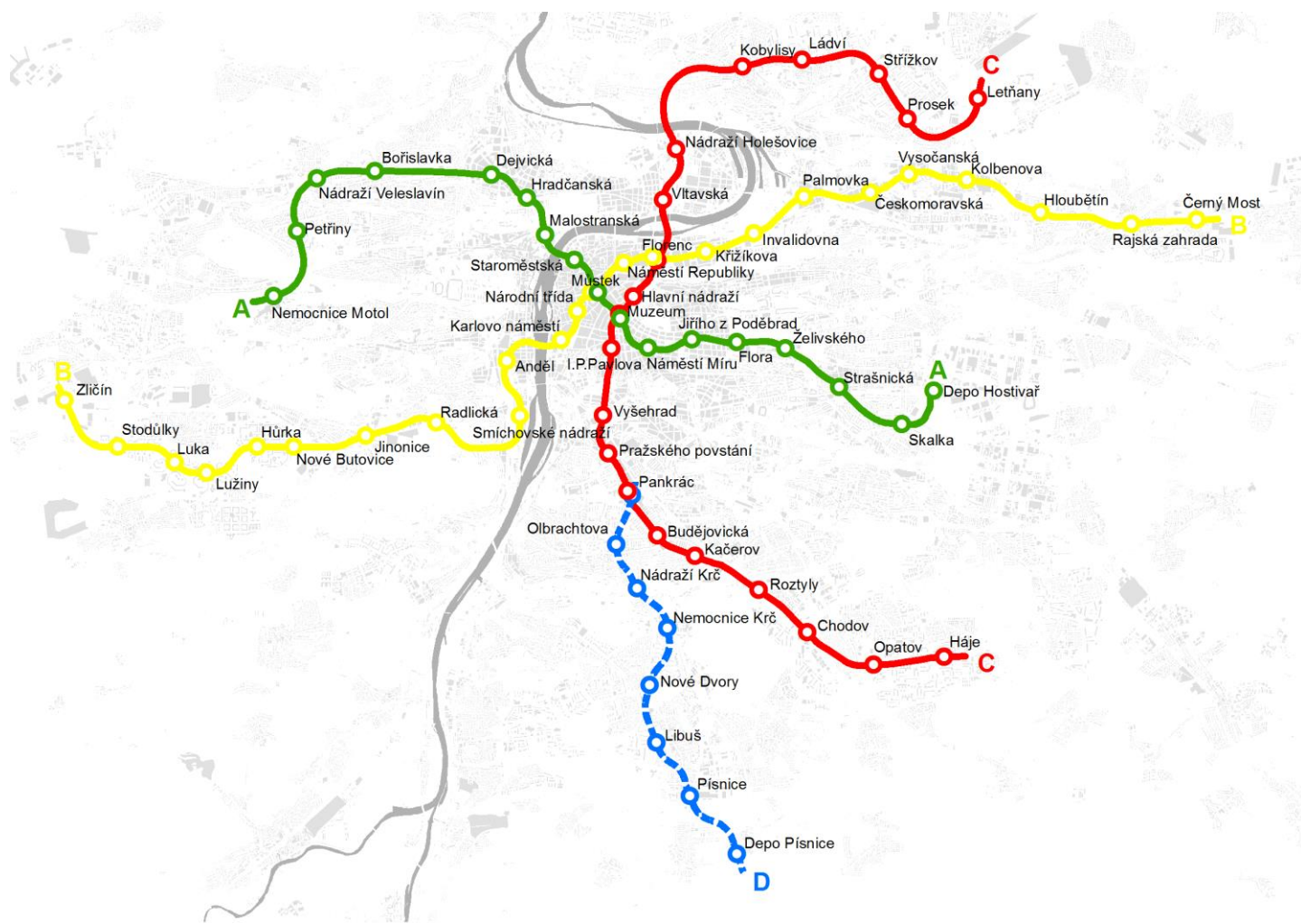


VEŘEJNÝ PROSTOR A JEHO POTENCIÁL  
U STANIC METRA – 1. etapa

# Analýza rozvojového potenciálu stanic metra

**Analýza – shrnutí** (včetně návrhu prioritních stanic  
k řešení z hlediska zkvalitnění veřejného prostoru)







## OBSAH

<b>A. Úvod.....</b>	<b>7</b>
Účel a zadání.....	7
Metodika.....	8
<b>B. Hlavní závěry a doporučení.....</b>	<b>11</b>
Stanice nejvíce vyhovující předmětu hodnocení (25 stanic).....	11
I. Prioritní stanice k řešení z hlediska zkvalitnění veřejného prostoru (11 stanic) .....	11
II. Podmínečně prioritní stanice k řešení z hlediska zkvalitnění veřejného prostoru (14 stanic) .....	13
III. Stanice s velkým rozvojovým potenciálem do budoucna (3 stanice - nad rámec výše uvedených 25 stanic) .....	14
Stanice nejvíce vyhovující předmětu hodnocení jednotlivých kol .....	14



## A. Úvod

### Účel, zadání a metodika

**Zpracoval: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, sekce strategií a politik, kancelář analýz  
a prognóz: Ing. Jiří Jaroš**

### Účel a zadání

Vypracování dokumentu „Veřejný prostor a jeho potenciál u stanic metra“ bylo Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy uloženo usnesením Rady hlavního města Prahy číslo 2202 ze dne 15. 9. 2015. Analýza rozvojového potenciálu stanic metra je první etapou vypracování tohoto dokumentu a jejím účelem je:

- přehledné shrnutí důležitých dat a zpracování popisu stavu všech 61 stávajících stanic a 8 stanic připravovaného úseku linky D metra Pankrác–Depo Písnice - tj. celkem 69 stanic - všechny tyto informace by měly přispět k následnému zpracování návrhů zadání pro řešení stanic z hlediska zkvalitnění veřejného prostoru v druhé etapě vypracování dokumentu;
- návrh 10 prioritních stanic k řešení z hlediska zkvalitnění veřejného prostoru.

V důvodové zprávě usnesení Rady hlavního města Prahy číslo 2202 je zadání úkolu zdůvodněno tím, že stanice metra jsou významnými body města i jednotlivých lokalit. Zároveň skýtají největší potenciál z hlediska hodnoty území (a potažmo i ceny nemovitostí). V jednotlivých lokalitách generují kladné, tak i záporné jevy ve veřejném prostoru. Z hlediska veřejného sektoru je žádoucí tento potenciál efektivně využít při zajištění všech potřebných služeb, které stanice metra mají poskytovat. Pro vypracování dokumentu je z usnesení Rady hlavního města Prahy číslo 2202 a jeho důvodové zprávy dále podstatné:

- RHMP od dokumentu očekává, že umožní kvalifikovaně určit, do kterých stanic metra a jakým způsobem prioritně investovat kapacity a prostředky města, aby se využilo co nejvíc jejich městotvorného potenciálu a aby tato investice byla pokud možno výsledkem průniku jak rozvojového zájmu hlavního města Prahy a jednotlivých městských částí tak technických potřeb Dopravního podniku hl. m. Prahy.
- RHMP v souladu se svým programovým prohlášením 2014-2018 „bude přednostně revitalizovat veřejná prostranství a veřejnou vybavenost v okolí stanic metra v oblasti modernistického města - na sídlištích“.
- Na zpracování analýzy intenzivně spolupracovali Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. (DP HMP), Regionální organizátor Pražské integrované dopravy (ROPID) a Technická správa komunikací hl. m. Prahy (TSK HMP). Zástupci těchto organizací významně přispěli poskytnutím dat a informací, podíleli se na hodnocení stanic metra z hledisek, která souvisejí s činností těchto organizací, a na zpracování příslušných částí analýzy.
- Na začátku zpracování bylo také osloveno všech 18 městských částí, s jejichž územím 69 analyzovaných stanic metra bezprostředně souvisí. Názor těchto městských částí byl významným způsobem zohledněn v procesu hodnocení stanic a výběru prioritních stanic k řešení a bude také jedním z podkladů pro následné zpracování návrhů zadání pro řešení.

## Metodika

Základním rysem zvolené metodiky je pozitivní způsob hledání těch stanic metra, které by měly vlastnosti vyplývající ze zadání úkolu Radou hl. m. Prahy (viz výše). V rámci celého zpracovatelského týmu IPR Praha a se zástupci DP HMP, ROPID a TSK HMP byla navržena a diskutována výběrová kritéria. Jako zahraniční inspirace při tomto procesu posloužil týmu také londýnský dokument „Station public realm design guidance“ (Transport for London, srpen 2015). Výsledkem této fáze prací bylo 8 výběrových kritérií, která byla následně rozvržená do čtyř kol výběru (resp. hledání) prioritních stanic k řešení z hlediska zkvalitnění veřejného prostoru. V souladu se zadáním RHMP nejde o stanice, kde je v současné době největší rozsah a závažnost nedostatků v kvalitě veřejného prostoru, ale o významné stanice s velkým městotvorným a rozvojovým potenciálem, u kterých lze řešením ve veřejném prostoru uspokojit zájmy hl. m. Prahy, příslušných městských částí, DP HMP a logicky také zpracovatele úkolu IPR Praha a dalších do úkolu zapojených partnerů ROPID, TSK HMP.

### 1. kolo – „Co a kde by se mělo řešit?“

1. kolo identifikovalo potřebnost řešení stanic metra a jejich okolí z pohledu všech subjektů zapojených do analýzy a hodnocení - DP HMP, městských částí, ROPID, TSK HMP a IPR Praha:

DP HMP z pohledu svých investičních aktivit a zájmů o developerskou revitalizaci okolí stanic Městské části vyjádřily názor, jaké stanice považují za prioritní k řešení a k jakému řešení by se mělo přistoupit

ROPID z hlediska nedostatků ve stavu přestupních vazeb Pražské integrované dopravy

TSK HMP z pohledu svých připravovaných oprav a investičních akcí (týkajících se komunikací a chodníků) a z hlediska výskytu nehod chodců v okolí stanic

IPR Praha z hlediska zásadních nedostatků kvality veřejného prostoru - v parteru, exteriéru a interiéru vestibulů, případně i z hlediska základních širších urbanistických souvislostí

### 2. kolo – „Jaký je současný význam stanice?“

Je stanice bránou (vstupem) do města?

Slouží stanice pro cesty k významným cílům v okolí?

Má stanice velký obrat cestujících?

Nachází se stanice v modernistickém městě na sídlišti (do 5 min)?

Bydlí v docházkové vzdálenosti 10 min hodně obyvatel?

### 3. kolo – „Jaký je rozvojový potenciál stanice?“

Má stanice potenciál být využívána novými cestujícími?

Má okolí stanice potenciál nejvyššího vlivu na přidanou hodnotu u nové výstavby?

### 4. kolo – „Je reálné řešení v krátké době?“

Šlo o rozřazovací kolo směřující k rozdělení stanic, které postoupily až do tohoto kola, na 2 skupiny:

I. Prioritní stanice k řešení (z hlediska zkvalitnění veřejného prostoru), kde je řešení reálné v nejbližších letech

II. Podmínečně prioritní stanice k řešení (z hlediska zkvalitnění veřejného prostoru), u kterých je nutné prioritně přijmout zásadní podmiňující rozhodnutí města nebo prioritně vyjasnit (případně i realizovat) klíčové investice - zejména infrastrukturní a developerské



Výběrovým kritériím byl přidělen dvoučíselný kód (např. 1.1), kde první číslice představuje pořadí kola výběru (tj. v uvedeném případě jde o kritérium v rámci 1. kola) a druhá číslice je specifickým číslem kritéria v rámci daného kola. Struktura textové části analýzy je shodná se strukturou výběrových kritérií (tj. např. text k tématu souvisejícímu s výběrovým kritériem 1.1 je obsahem kapitoly 1.1 stejného názvu).

Každé výběrové kritérium má alespoň jedno hledisko hodnocení. Kód hledisek je oproti kódu výběrových kritérií ještě upřesněn velkým písmenem (např. 1.1.A). Metoda stanoví, že cílem je najít stanice, které mají z hlediska hodnocení hledanou vlastnost (tj. do příslušného hodnotícího formuláře se vepisují odpovědi „ano“ u stanic, která mají hledanou vlastnost).

Aby bylo možné zdůraznit stanice, které v určitém hledisku hodnocení svými vlastnostmi vynikají, je možné těmto stanicím podle konkrétních pravidel (popsaných v příslušné kapitole analýzy) přidělit bonus. Tyto bonusy mají v procesu hodnocení dvojí význam:

- Prvním je možnost překonat i výběrové kolo, ve kterém stanice nemá hledané vlastnosti, a to v případě, že má při vstupu do tohoto kola už přiděleny alespoň dva bonusy. Dva bonusy znamenají, že dva hodnotitelé ze dvou hledisek vyhodnotili stanici, jako že svými vlastnostmi vyniká. To je vcelku objektivní důvod pro to, aby vzápětí nebyla jiným hlediskem ohrožena vyřazením.
- Druhým je prioritizace a seřazení stanic, která projdou úspěšně všemi výběrovými koly, aby bylo možné dojít k počtu zhruba 10 prioritních stanic k řešení, jak je uloženo usnesením RHMP.

Pozitivní metoda výběru (resp. hledání) spočívá v tom, že alespoň jedno „ano“ z hledisek hodnocení (např. 1.1.A a 1.1.B) vede k výsledku hodnocení „ANO“ podle příslušného kritéria (např. 1.1). Alespoň jedno „ANO“ z výsledků hodnocení kritérií (např. 1.1 až 1.5) vede k postupu do dalšího kola (v tomto případě do 2. kola).

### **Postup hodnocení stanic metra**

Názvy jednotlivých kol procesu výběru prioritních stanic a názvy výběrových kritérií	Hlediska hodnocení	Garance hodnocení
<b>1. kolo: Potřebnost opatření pro zlepšení stavu veřejného prostoru u stanic metra</b>		
1.1 Potřebnost identifikovaná Dopravním podnikem hl. m. Prahy, a.s.	1.1.A - Připravovaná nebo uvažovaná developerská revitalizace nadzemních objektů stanice a jejího okolí (na základě pasportů stanic metra DP HMP 10/2015) - ano/ne	DP HMP
	1.1.B - Plánované významné investiční akce DP HMP s významným přesahem mimo placený prostor metra (na základě pasportů stanic metra DP HMP 10/2015) - ano/ne	DP HMP
	1.1.P - Plánované významné investiční akce DP HMP vesměs pouze v rámci placeného prostoru metra (na základě pasportů stanic metra DP HMP 10/2015) - ano/ne	DP HMP
	1.1.BONUS1 - DP HMP označil stanici jako prioritní - ano/ne	DP HMP
1.2 Potřebnost identifikovaná dotčenými městskými částmi	1.2.A - MČ ve svém vyjádření zmínila/y potřebnost opatření ve vztahu ke stanici - ano/ne	IPR-SSP-KAP
	1.2.BONUS2 - MČ ve svém vyjádření vybrala stanici jako prioritní z více stanic - ano/ne	IPR-SSP-KAP

Názvy jednotlivých kol a výběrových kritérií	Hlediska hodnocení	Garance hodnocení
1.3 Potřebnost identifikovaná Regionálním organizátorem Pražské integrované dopravy	1.3.A - Nevyhovující stav přestupních vazeb Pražské integrované dopravy - ano/ne	ROPID
	1.3.BONUS3 - ROPID označil stanici jako prioritní - ano/ne	ROPID
1.4 Potřebnost identifikovaná Technickou správou komunikací hl. m. Prahy	1.4.A - Připravované opravy a investiční akce TSK HMP v okolí stanice týkající se komunikací a chodníků - ano/ne	TSK HMP
	1.4.B - Významný výskyt nehod chodců v docházkové vzdálenosti do 5 minut od výstupů ze stanice - ano/ne	TSK HMP
	1.4.BONUS4 - TSK HMP označila stanici jako prioritní - ano/ne	TSK HMP
1.5 Potřebnost identifikovaná IPR Praha - Kanceláři veřejného prostoru	1.5.A - Nevyhovující stav veřejného prostoru v bezprostředním okolí vestibulu (zásadní nedostatky kvality VP a jeho vybavenosti, nevyužití potenciálu pro pobyt a setkávání, četné bariéry pro pohyb v území) - ano/ne	IPR-SDM
	1.5.BONUS5 - IPR-SDM-KVP označila stanici jako prioritní - ano/ne	IPR-SDM
<b>2. kolo: Význam stanice</b>		
2.1 Význam stanice	2.1.A - Stanice je významnou bránou (vstupem) do města, nebo slouží jako výstupní a nástupní pro cesty k cílům regionálního nebo metropolitního významu v okolí stanice, zároveň patří mezi 20 stanic s největším obratem cestujících - ano/ne	IPR-INFR
	2.1.B - Stanice se nachází v modernistickém městě na sídlišti, v krajním případě je okraj sídliště v docházkové vzdálenosti do 5 minut od výstupů ze stanice, zároveň patří mezi 30 stanic s největším počtem obyvatel v docházkové vzdálenosti do 10 minut od výstupů ze stanice - ano/ne	IPR-INFR
	2.1.BONUS1 - Stanice hodnocená "ano" podle hlediska 2.1.A, která patří dokonce mezi 10 stanic s největším obratem cestujících; nebo stanice hodnocená "ano" podle hlediska 2.1.B, která patří dokonce mezi 15 stanic s největším počtem obyvatel v docházkové vzdálenosti do 10 minut od výstupů ze stanice - ano/ne	IPR-INFR
<b>3. kolo: Rozvojový potenciál stanice a výhodnost pro město do něj investovat</b>		
3.1 Rozvojový potenciál stanice a výhodnost pro město do něj investovat	3.1.A - Stanice má potenciál být využívána dalšími cestujícími - ano/ne	IPR-SSP
	3.1.B - Okolí stanice má potenciál nejvyššího vlivu na přidanou hodnotu u nové výstavby - ano/ne	IPR-SSP
	3.1.BONUS1 - Stanice hodnocená "ano" podle obou hledisek 3.1.A i 3.1.B - ano/ne	IPR-SSP
<b>4. kolo: Časová náročnost přípravy a klíčové časové vazby</b>		
4.1 Časová náročnost přípravy a klíčové časové vazby	4.1.A - Není nutné prioritně přijmout zásadní podmiňující rozhodnutí města ani prioritně vyjasnit (případně i realizovat) klíčové investice - ano/ne	IPR-SSP-KAP
	4.1.BONUS1 - Dopravním podnikem hl. m. Prahy plánovaná nebo připravovaná developerská revitalizace na pozemcích DP HMP v optimálním horizontu nejpozději do cca 5 let - ano/ne	DP HMP

Listy za jednotlivé stanice se základními poznatky z procesu výběru prioritních stanic jsou předmětem přílohy č. 1 navazujícího sešitu 2 „Analýza“.

Všechny hodnotící formuláře z procesu výběru prioritních stanic (tj. za všechna 4 kola hodnocení) jsou předmětem přílohy č. 2 navazujícího sešitu 2 „Analýza“.

## B. Hlavní závěry a doporučení

*Zpracoval: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, sekce strategií a politik, kancelář analýz  
a prognóz: Ing. Jiří Jaroš, Mgr. Michal Němec, Renata Procházková*

### Stanice nejvíce vyhovující předmětu hodnocení (25 stanic)

- kteřé byly vybrány na základě 1., 2. a 3. kola hodnocení  
(není zohledněno rozřazovací 4. kolo zaměřené na časovou reálnost řešení)

**Trasa A: Skalka, Můstek, Dejvická, Bořislavka**

**Trasa B: Luka, Lužiny, Hůrka, Smíchovské nádraží, Anděl, Karlovo náměstí,  
Náměstí Republiky, Florenc, Palmovka, Českomoravská, Černý Most**

**Trasa C: Háje, Opatov, Kačerov, Budějovická, Pankrác, Pražského povstání,  
I. P. Pavlova, Hlavní nádraží, Florenc, Ládví**

**Trasa D: x**

U těchto 25 stanic byla v procesu hodnocení identifikována potřebnost opatření pro zlepšení stavu veřejného prostoru (1. kolo), velký význam (2. kolo) a velký rozvojový potenciál (3. kolo).

V rozřazovacím 4. kole bylo těchto 25 stanic rozděleno na 2 skupiny:

- I. Prioritní stanice k řešení (z hlediska zkvalitnění veřejného prostoru), kde je řešení reálné v nejbližších letech - do této skupiny se dostalo 11 stanic
- II. Podmínečně prioritní stanice k řešení (z hlediska zkvalitnění veřejného prostoru), u kterých je nutné prioritně přijmout zásadní podmiňující rozhodnutí města nebo prioritně vyjasnit (případně i realizovat) klíčové investice - zejména infrastrukturní a developerské - do této skupiny se dostalo 14 stanic

### I. Prioritní stanice k řešení z hlediska zkvalitnění veřejného prostoru (11 stanic)

**Trasa A: Skalka, Dejvická\*), Bořislavka\*)**

**Trasa B: Luka, Lužiny, Hůrka, Karlovo náměstí, Českomoravská, Černý Most**

**Trasa C: Háje, Ládví**

**Trasa D: x**

**\*) rozsah řešení bude částečně omezený – u Dejvické klíčovou investicí, u Bořislavky klíčovou infrastrukturní investicí a udržitelností projektu V.A ve vztahu k podpoře EU**

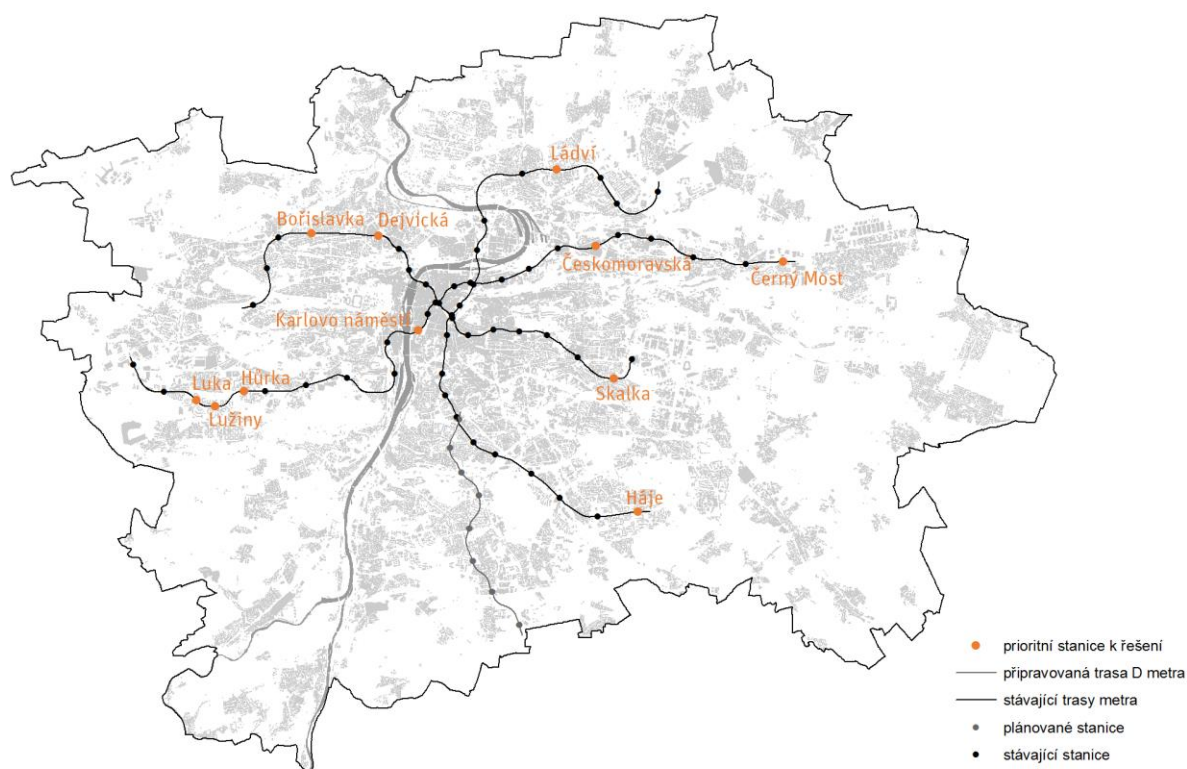
Tato skupina stanic nejvíce odpovídá zadání usnesením Rady hlavního města Prahy číslo 2202 ze dne 15. 9. 2015 jako návrh prioritních stanic k řešení z hlediska zkvalitnění veřejného prostoru. Nejde o stanice, kde je v současné době největší rozsah a závažnost

nedostatků v kvalitě veřejného prostoru, ale o významné stanice s velkým městotvorným a rozvojovým potenciálem, u kterých lze řešením ve veřejném prostoru uspokojit zájmy hl. m. Prahy, příslušných městských částí, DP HMP a logicky také zpracovatele úkolu IPR Praha a dalších do úkolu zapojených partnerů ROPID, TSK HMP. Zároveň je řešení možné realizovat v nejbližších letech, aniž by se muselo něco zásadního na úrovni města rozhodnout. Také návrh zadání řešení je možné vytvořit relativně jednoznačně, a proto tato skupina stanic je vhodná pro 1. etapu tvorby zadání do konce května 2016 (v souladu s bodem III.1.3. výše uvedeného usnesení „zpracovat návrh zadání pro řešení prioritních stanic“ uloženým řediteli Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy).

V případě stanic, kde je již DP HMP plánuje nebo připravuje investiční akce, bude nutné pro řešení veřejného prostoru zajistit financování v objemu nad rámec plánované výše pro investiční akci ve stanici.

### Prioritní stanice k řešení z hlediska zkvalitnění veřejného prostoru

[IPR Praha, březen 2016]



Na druhou stranu doporučujeme možná ještě větší pozornost věnovat stanicím, kde je zásadní rozhodnutí na úrovni města potřeba (viz dále skupina stanic II.), protože přijetím optimálního rozhodnutí lze ve většině případů dosáhnout většího pokroku směřujícímu ke zkvalitnění veřejného prostoru v okolí stanice než u této skupiny I.

## II. Podmínečně prioritní stanice k řešení z hlediska zkvalitnění veřejného prostoru (14 stanic)

**Trasa A: Můstek**

**Trasa B: Smíchovské nádraží, Anděl, Náměstí Republiky, Florenc, Palmovka**

**Trasa C: Opatov, Kačerov, Budějovická, Pankrác, Pražského povstání, I. P. Pavlova, Hlavní nádraží, Florenc**

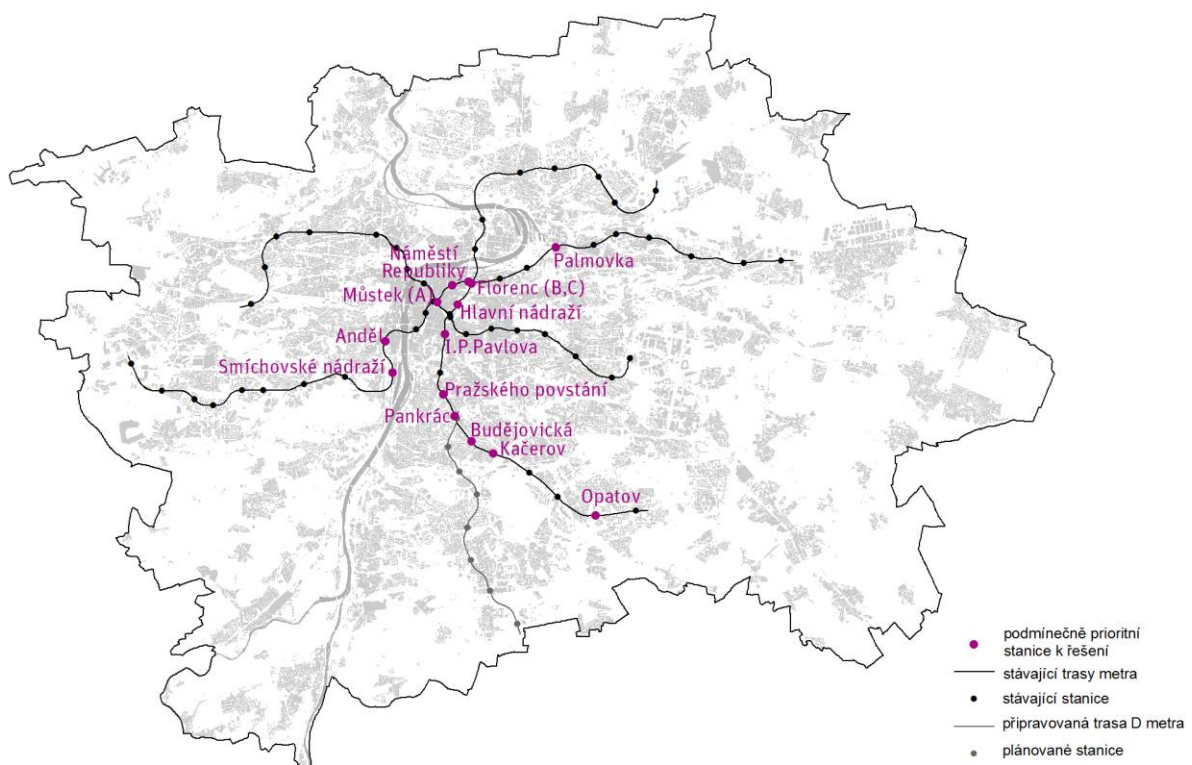
**Trasa D: x**

Jak již bylo uvedeno výše, doporučujeme této skupině stanic věnovat také velkou pozornost, a to z hlediska prioritního přijetí zásadních podmiňujících rozhodnutí města, nebo z hlediska prioritního vyjasnění (případně i realizace) klíčových investic. Podmiňující rozhodnutí a klíčové investice byly identifikovány v rámci hodnocení 4. kola (podrobněji viz kapitoly navazujícího sešitu 2 „Analýza“: Podrobnější závěry a doporučení a kapitola 4.1).

Možnosti realizovat u těchto stanic v nejbližší době alespoň ve velmi omezeném rozsahu některá zlepšení ve veřejném prostoru budou podle konkrétních podmínek případně navrženy v 2. etapě tvorby zadání do konce prosince 2016 (bod III.1.4. výše uvedeného usnesení „zpracovat návrh zadání pro řešení všech stanic“ uložený řediteli Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy).

### Podmínečně prioritní stanice k řešení z hlediska zkvalitnění veřejného prostoru

[IPR Praha, březen 2016]



### III. Stanice s velkým rozvojovým potenciálem do budoucna (3 stanice - nad rámec výše uvedených 25 stanic)

#### Nádraží Holešovice (C), Vltavská (C), Invalidovna (B)

Tyto 3 stanice nebyly vybrány na základě 1., 2. a 3. kola hodnocení, protože zatím neměly příslušné hodnocené vlastnosti, ale do budoucna mají velký rozvojový potenciál (podrobněji viz kapitola 3.1 navazujícího sešitu 2 „Analýza“).

U této skupiny stanic doporučujeme sledovat dále vývoj jejich rozvojového potenciálu, napomáhat jeho rozvoji a ve vhodný čas přistoupit také k řešení těchto stanic z hlediska zkvalitnění veřejného prostoru.

### Stanice nejvíce vyhovující předmětu hodnocení jednotlivých kol

#### 1. kolo: *Potřebnost opatření pro zlepšení stavu veřejného prostoru u stanic metra*

Trasa A: Dejvická

Trasa B: Smíchovské nádraží, Anděl, Karlovo náměstí, Náměstí Republiky, Florenc, Palmovka, Českomoravská, Černý Most

Trasa C: Háje, Opatov, Kačerov, Florenc, Ládví

Trasa D: x

Do rámce 1. kola bylo mimo jiné zařazeno jedno specifické hledisko 1.1.P, při jehož hodnocení DP HMP uvedl stanice, ve kterých se plánují nebo připravují významné investiční akce vesměs pouze v rámci placeného prostoru. Jde o stanice:

Trasa A: Želivského, Flora, Jiřího z Poděbrad, Muzeum, **Můstek**, Staroměstská, Hradčanská

Trasa B: Jinonice, **Karlovo náměstí**, Můstek, **Florenc**, Křižíkova, Invalidovna, **Českomoravská**

Trasa C: **Budějovická**, **Pankrác**, **I. P. Pavlova**

Trasa D: x

Tyto plánované nebo připravované významné investiční akce musejí proběhnout i v případě, že stanice nebyla vybrána jako prioritní k řešení - tyto stanice jsou uvedeny černým písmem (oranžové jsou prioritní k řešení a fialové podmíněčně prioritní k řešení z hlediska zkvalitnění veřejného prostoru).

## **2. kolo: Význam stanice**

Trasa A: Můstek, Dejvická

Trasa B: Luka, Lužiny, Hůrka, Smíchovské nádraží, Anděl, Náměstí Republiky

Trasa C: Háje, Budějovická, I. P. Pavlova, Hlavní nádraží, Florenc, Kobylisy

Trasa D: Pankrác

## **3. kolo: Rozvojový potenciál stanice a výhodnost pro město do něj investovat**

Trasa A: x

Trasa B: Smíchovské nádraží, Anděl, Náměstí Republiky, Invalidovna, Palmovka

Trasa C: Háje, Opatov, Pražského povstání, Hlavní nádraží, Vltavská, Nádraží Holešovice,  
Ládví

Trasa D: x

## **4. kolo: Časová náročnost přípravy a klíčové časové vazby**

Trasa A: x

Trasa B: Invalidovna, Palmovka, Českomoravská, Vysočanská

Trasa C: Kačerov, Florenc

Trasa D: x

## **Veřejný prostor a jeho potenciál u stanic metra – 1. etapa**

### **Analýza rozvojového potenciálu stanic metra – sešit 1**

**Analýza – shrnutí** (včetně návrhu prioritních stanic k řešení z hlediska zkvalitnění veřejného prostoru)

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
Vyšehradská 57, 128 00, Praha 2

#### **ZPRACOVATELSKÝ TÝM**

Ing. Jiří Jaroš – vedoucí projektu  
RNDr. Tomáš Brabec, Ph.D., Ing. arch. Jan Harciník,  
Ing. arch. Jakub Hendrych, Ing. arch. Vlasta Klokočková,  
Ing. arch. Ivana Kubáková, Ing. arch. Michal Leňo,  
Ing. arch. Lukáš Makovský, Mgr. Michal Němec,  
Ing. arch. Hana Peckelová, MgA. Anna Příbylová,  
Ing. Lukáš Tittl, Bc. Jan Zalabák, Ing. Vojtěch Žabka

#### **DÁLE SPOLUPRACOVALI A PODKLADY PŘIPRAVOVALI:**

Mgr. Bohdan Baron, Ing. arch. Dominik Aleš (a kancelář podpory plánu 99), Mgr. Eliška Bradová, Ing. arch. Vladimír Fialka,  
Ing. Kateřina Hynková, Ing. Eliška Kyzlíková, Ing. Jiří Mejstřík,  
Ing. Michal Novák (a kancelář technické infrastruktury),  
Ing. Antonín Paduán, Ing. Milan Scholz, Mgr. Matěj Soukup

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost:  
Ing. Jan Šurovský, Ph.D., Ing. Marek Kopřiva  
(a jednotka Dopravní cesta Metro)

Regionální organizátor Pražské integrované dopravy:  
Ing. Vojtěch Novotný, Čeněk Maléř, Ing. Martin Šubrt,  
Ing. Martin Fafejta, Ing. Ivo Novotný, Tomáš Prousek

Technická správa komunikací hl. m. Prahy:  
Ing. Petr Kožíšek, Ing. Vladimír Kadlec, Ing. Jan Adámek,  
Ing. Václav Bláha, Ing. Jarmila Pechová

první vydání / 16 stran

© IPR Praha, březen 2016

Veřejný prostor a jeho potenciál u stanic metra – 1. etapa  
Analýza rozvojového potenciálu stanic metra – sešit 1  
Analýza – shrnutí (včetně návrhu prioritních stanic k řešení z hlediska zkvalitnění veřejného prostoru)

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy